

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 16 JULIO 2022
3,95€ ESPAÑA

MATADOR Y GENERAL TIRE HISTORIA Y CALIDAD

TARGA FLORIO
LA LEYENDA CON SABOR SICILIANO

PORSCHE SUPERCUP
30 AÑOS DE PASIÓN POR LA COMPETICIÓN

VÍCTOR LÓPEZ
A POR LA VICTORIA EN LA ISLA DE MAN



ANDRÉS

NÚM. 16 JULIO 2022





AGARRE EN MOJADO

SIENTE **POTENZA**

FRENADA EN SECO



POTENZA
SPORT



LA MEJOR
ESTABILIDAD EN
CURVA Y EN RECTA



LA MEJOR
FRENADA
EN SECO



EXCELENTES
PRESTACIONES
EN MOJADO

- 1) Pruebas realizadas por TÜV SÜD a petición de Bridgestone entre julio y septiembre de 2020. Las pruebas en seco y sobre mojado o se llevaron a cabo en las instalaciones de Bridgestone EUPG (Italia) usando un Audi S4 3.0 TFSI y neumáticos de la medida 245/40 R18. Las prestaciones del Potenza Sport se compararon con las de los principales competidores de su segmento: Continental PremiumContact 6, Michelin Pilot Sport 4, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 y Pirelli P Zero PZ4. Informe anexo n.º [713190691-PS].
- 2) Mantén la estabilidad del vehículo durante la conducción tanto en las rectas como en las curvas. Puntuación de estabilidad en recta: Bridgestone Potenza Sport (9,33), Continental PremiumContact 6 (9,00), Michelin Pilot Sport 4 (8,67), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (8,67) y Pirelli P Zero PZ4 (8,56). Puntuación de estabilidad en curva: Bridgestone Potenza Sport (9,21), Continental PremiumContact 6 (8,13), Michelin Pilot Sport 4 (8,67), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (8,33) y Pirelli P Zero PZ4 (8,58).
- 3) La menor distancia de frenado sobre firme seco. Distancia de frenado en seco (de 100 a 0 km/h), en metros: Bridgestone Potenza Sport (33,4), Continental PremiumContact 6 (35,4), Michelin Pilot Sport 4 (34,5), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (35,9) y Pirelli P Zero PZ4 (34,8).
- 4) Adherencia en superficie mojada de clase A según la etiqueta de la UE.

Bridgestone Europe NV/SA Sucursal en España

Para conocer tu distribuidor Bridgestone autorizado más cercano, entra en www.bridgestone.es

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Tire Pro es una publicación de Grupo Andrés

UN FUTURO CONECTADO

Este mes de julio de 2022 entra en vigor la nueva reglamentación que va a convertir en obligatorios en todos los vehículos dispositivos que hace no tanto parecían ciencia ficción. Coches y motos que podrán frenar solos en situación de emergencia, que evitarán que nos salgamos de carril o que detendrán nuestro vehículo si damos marcha atrás y hay algo que no vemos se van a generalizar porque desde ya estos dispositivos son obligatorios.

Se trata de un paso más hacia la futura conducción autónoma, en la que los vehículos y la vía serán capaces de 'entenderse' y tomar muchas decisiones. ¿Llegarán a circular solos? Pues es probable, pero de momento nos interesa más lo mucho que nos van a ayudar a alcanzar el objetivo global de 'o' víctimas en accidentes de tráfico.

Una pieza importante va a ser el control de presión de los neumáticos, ya habitual y ahora obligatorio para todos los vehículos, tanto turismos como furgonetas o motos. Es un dispositivo sencillo para una tarea básica que tiene una incidencia vital en la seguridad: siempre os lo decimos en TirePRO y ahora ya no hay excusa para llevar las presiones correctas. Un neumático que lleva el aire que tiene que llevar no sólo se gasta y consume menos, sino que frena y reacciona mejor a las maniobras que ahora. El sensor nos ayudará a llevar las presiones correctas siempre y a aumentar nuestra seguridad.

Son avances que pocos podrían soñar en los años dorados de la Targa Florio, a bordo del Mercedes-Benz alas de gaviota que es ahora el coche más caro del mundo. Avances derivados de competiciones como la Porsche SuperCup que cumple 30 años. Y que nos permiten sacar más rendimiento a los neumáticos actuales, un panorama en el que General Tire y Matador irrumpen con fuerza.

NÚM.16 SUMARIO

04
OPINIÓN

La cadena de valor del vehículo eléctrico

05
ACTUAL

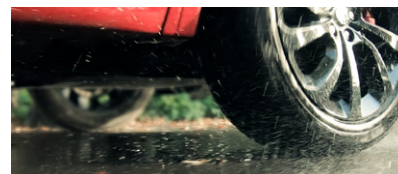
Novedades del sector

08 TARGA FLORIO

La leyenda con sabor siciliano



12 GENERAL TIRE Y MATADOR



18 VÍCTOR LOPEZ

Entrevista



30
DIARIO DE RUTA

Reto solidario



28
RADIO-GRAFIA

Del taller. Hoy desde Tarragona

32
GRUPO ANDRÉS

Crea un Fondo Social en 2022

OPINIÓN

LOGÍSTICA EN TIEMPOS REVUELTOS



Javier Andrés
Vicepresidente
Grupo Andrés Neumáticos



No cabe duda de que en la actualidad nos movemos en un marco internacional, económico y social turbulento que afecta de forma significativa a todos los mercados. Y por supuesto, la LOGÍSTICA, por su transcendencia, complejidad y repercusiones en otros muchos sectores, es uno de los ámbitos económicos más afectado. Nos movemos en tiempos revueltos y, por eso, hemos de mantenernos más alerta que nunca, para insuflar fuerza a nuestra cadena de suministro, garantizar el abastecimiento y la distribución comercial.

La continua subida de los precios, los conflictos bélicos -ahora especialmente vinculados a Rusia con la invasión de Ucrania-, las sanciones económicas derivadas, el elevado coste de los fletes marítimos, los carburantes y la energía en general, nos lo ponen muy difícil, porque todos estos factores nos obligan a actuar en un escenario muy inestable. Pero "es a través de los momentos difíciles cuando te vuelves más fuerte para poder soportar las tormentas de la vida"(Martin Luther King). Y con esta idea de base

afrontamos en Grupo Andrés momentos como el actual.

En nuestra compañía, y, en gran parte, por la responsabilidad de ser líderes en distribución de neumáticos en la Península Ibérica, tenemos un compromiso que cumplir: contribuir a mantener el flujo constante de mercancías. Y nos apoyamos en cimientos firmes, levantados con constancia y esfuerzo a lo largo de muchos años: con un importante stock de 700.000 neumáticos, la estratégica ubicación de nuestros almacenes en la Península y la continua optimización de las flotas de transporte.

Pero además, integramos todo nuestro know how con un trabajo permanente en innovación, que nos lleva a mejorar cada día en la automatización y digitalización de nuestros procesos, lo cual no solo permite realizar un servicio modernizado más eficaz, sino que también supone un acicate para el sector.

Si, vivimos tiempos revueltos, pero nuestra intención es seguir remando con fuerza.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Sonia Sánchez

Redacción y colaboradores
Félix Oliva
Carmen Armijo
Mario Vicente
Juan Zamoro
Carlos González

Fotografía
BMW, Continental, GoodYear,
Michelin, Morgan, Rebel Tyres,
Hankook

ACTUALIDAD

GOODYEAR Y DUNLOP TRIUNFAN EN LE MANS Y EL TT DE LA ISLA DE MAN

LAS DOS MARCAS SON LA ELECCIÓN MAYORITARIA DE LA CATEGORÍA LMP2 EN LA CARRERA FRANCESA Y EN LA MÍTICA ROAD RACE DE LA ISLA BRITÁNICA.

El segundo año de Goodyear como socio exclusivo de neumáticos para la categoría LMP2 en las 24 Horas de Le Mans ofreció un rendimiento, una durabilidad y una consistencia inigualables.

Los 27 coches de la categoría LMP2 comenzaron la carrera con neumáticos Goodyear, dos más que el año pasado, que fue el primer año en el que Goodyear comenzó su colaboración exclusiva con la categoría en el Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA y las European Le Mans Series. Una operación de veinticuatro horas suministró neumáticos a los equipos y proporcionó apoyo operativo

y de reglajes.

Esta fue la mayor operación de Goodyear en Le Mans desde su regreso en 2020. Este 2022, el gigante de los neumáticos también dio servicio al mayor número de coches desde 1979, con 31 coches fueron calzados con Goodyear.

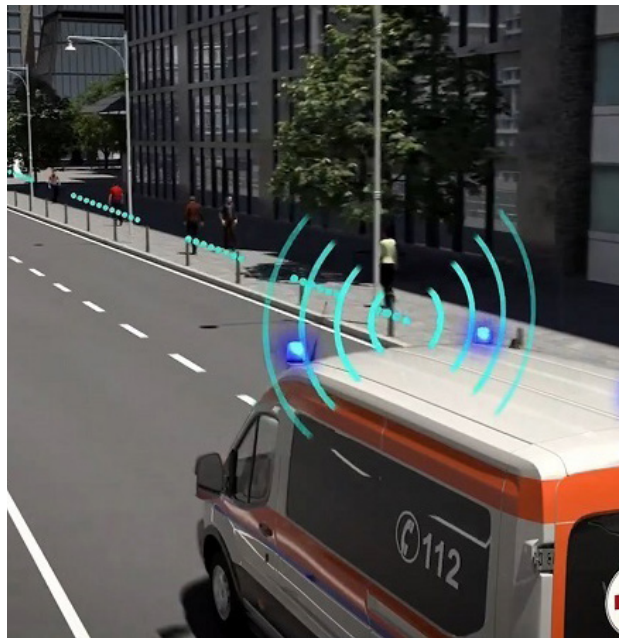
Se utilizaron más de 2.500 neumáticos en los entrenamientos, la clasificación y la carrera de la categoría LMP2. Durante la carrera, cada juego era capaz de recorrer más de 600 km, o 44 vueltas. Esto equivale a cuatro relevos de repostaje, lo que ahorra a los equipos segundos cruciales en el pitlane. El coche número 38 de Roberto González, Antonio Félix Da Costa y William Stevens cruzó la línea de meta para ganar las 24 Horas de Le Mans en la categoría LMP2.

Los neumáticos Dunlop ganaron las seis carreras en solitario en el tan esperado regreso de las carreras del TT de la Isla

de Man, incluyendo una histórica victoria en la categoría principal del TT Senior para el piloto de Dunlop Peter Hickman el sábado. En total, los neumáticos Dunlop fueron los elegidos por 14 de los 18 podios en las seis carreras.

Retrasado por las condiciones meteorológicas, el TT Senior de seis vueltas tuvo lugar el sábado con una distancia total de carrera de 226,38 millas en el circuito de montaña Snafell de la Isla de Man. A bordo de su BMW M1000RR, Peter Hickman lideró cada kilómetro de la carrera de camino a su segunda victoria en el TT Senior. Después de 1 hora y 45 minutos de carrera a fondo a través de caminos rurales, pueblos históricos y centros urbanos, cruzó la línea de meta con 16,918 segundos de ventaja sobre su rival más cercano, culminando una semana ganadora para Dunlop y el neumático D213 GP Pro.





FORD PRUEBA UNA TECNOLOGÍA DE SEMÁFOROS CONECTADOS QUE FACILITA EL PASO A LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

Ford ha probado una tecnología de semáforos conectados que pueden ponerse en verde automáticamente para facilitar el camino y ofrecer rutas más rápidas a ambulancias, camiones de bomberos y vehículos de la policía, según ha informado la compañía en un comunicado.

De la misma forma, esta tecnología puede ayudar a reducir el riesgo de accidente provocado por los servicios de urgencia que se saltan los semáforos en rojo. Además, se podrían disminuir los atascos si enviaran la información de los semáforos en rojo y verde a los vehículos que se acercan.

Para probar la tecnología, Ford utilizó una carretera con ocho semáforos consecutivos en Aachen (Alemania) y dos tramos con tres semáforos consecutivos a las afueras de la ciudad, todos ellos instalados por los socios del proyecto.

El Ford Kuga híbrido enchufable de pruebas, equipado con unidades de a bordo, para comunicarse con la infraestructura, y hardware de control rápido, para ejecutar el software del prototipo en el vehículo, actuó como ambulancia y vehículo de pasajeros para los diferentes escenarios de prueba.

LOS NUEVOS MICHELIN POWER CUP: LA GAMA DE NEUMÁTICOS PREMIUM PARA BICICLETAS DE CARRETERA

Michelin presenta su nueva gama de neumáticos premium para bicicletas de carretera MICHELIN POWER CUP. Desarrollado para los ciclistas que buscan las mejores prestaciones, esta nueva gama responde a las expectativas de los corredores que compiten en las Grandes Vueltas, así como a las de los aficionados más exigentes que quieren disfrutar del mejor rendimiento durante sus salidas.

La nueva gama estará disponible en tres versiones: Tubular, que forma parte de la oferta Racing Line; y Tubetype y Tubuleless Ready (TLR), ambas correspondientes a la serie Competition Line. En un momento en el que el uso de la bicicleta es cada vez más popular, sobre todo porque los usuarios buscan medios de transporte más sostenibles, Michelin aprovecha este lanzamiento para anunciar que todos los embalajes de sus neumáticos y cámaras de aire para bicicleta en los puntos de venta pasan a ser totalmente reciclables y fabricados con materiales sostenibles.



EL CLÁSICO MÁS CARO (Y SOLIDARIO) DE LA HISTORIA

135 millones. Esto es lo que se ha pagado por el que se ha convertido en el coche más caro de la historia, un Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé. Se trata de un modelo casi único, muy raro, de hecho ha formado parte durante años de la colección del museo de la marca y que se ha subastado por una buena causa. Lo recaudado se usará para establecer la Mercedes Benz

Fund que se dedicará a la investigación y desarrollo en el campo escolar en las áreas de medio ambiente y descarbonización.

La subasta tuvo lugar el pasado 5 de mayo. El vehículo forma parte de la parte no pública de la colección del Museo Mercedes-Benz, que tiene más de 1.100 vehículos de la historia de la marca. El nuevo propietario ha decidido que el vehículo pueda ser exhibido en ocasiones especiales en el museo de Stuttgart. El modelo en cuestión lleva el apellido de Rudolf Uhlenhaut, el ingeniero que lo desarrolló, y está considerado uno de los mayores ejemplos de la historia de tecnología de competición.

GOODYEAR EXTIENDE EL USO DE SU TECNOLOGÍA DE NEUMÁTICOS SIN AIRE A LOS ROBOTS AUTÓNOMOS STARSHIP

Goodyear ha anunciado en el CES de Las Vegas que ha desarrollado y está probando un neumático sin aire diseñado a medida para apoyar a los robots autónomos de reparto de Starship. Starship Technologies, una empresa de Goodyear Ventures, construye y opera una red de más de 1.000 robots autónomos para labores de reparto de última milla que transportan y entregan paquetes, comestibles y alimentos directamente a los clientes.

Para atender la solicitud de Starship relacionada con la conservación y el mantenimiento de los neumáticos, Goodyear desarrolló un neumático sin aire especialmente diseñado para extender la vida útil de los mismos que permite reducir también las actividades de mantenimiento e inactividad para la flota de entrega de Starship. Los primeros datos de las pruebas de neumáticos en vehículos han mostrado resultados positivos con respecto al desgaste de la banda de rodadura, el frenado y la amortiguación de vibraciones.



TARGA FLORIO

LA LEYENDA CON SABOR SICILIANO

LA LEGENDARIA PRUEBA RECORRÍA SICILIA Y DURANTE AÑOS FUE CITA INELUDIBLE DE LAS MEJORES MARCAS Y PILOTOS, A LA ALTURA DE LAS 24 HORAS DE LE MANS: AHORA LAS CARRETERAS EN LAS QUE SE DISPUTABA ASPIRAN A SER CONVERTIDAS UN MUSEO.



SU PRIMERA EDICIÓN SE DISPUTÓ EN 1906, AUNQUE SU FUNDADOR HABÍA INICIADO SU ACTIVIDAD CON LA COPA FLORIO EN 1900.

D

urante décadas, las grandes competiciones automovilistas del mundo se disputaron en carreteras abiertas. Fue así en los inicios: las primeras competiciones internacionales como la París- Madrid de principios del siglo XX fueron siempre en las vías públicas, aunque pronto salieron a la luz los peligros de este tipo de competiciones con accidentes masivos en los que morían pilotos y espectadores. La idea inspiró a muchos y así nacieron y se consolidaron la Mille Miglia, las 24 Horas de Le Mans o la Carrera Panamericana. El entusiasmo alcanzó a Vincenzo Florio, un empresario de Palermo que tuvo una idea: hacer una de estas carreras en Sicilia aprovechando las carreteras poco transitadas de la Isla. Así nació la Targa Florio.

EN 1977 SE DISPUTÓ SU ÚLTIMA EDICIÓN COMPETITIVA

Su primera edición se disputó en 1906, aunque su fundador había iniciado su actividad con la Copa Florio en 1900, y

entró directa en la historia del automovilismo. Su impulsor eligió las carreteras de las Madonías, una sierra en la costa Norte de Sicilia conocida por sus numerosos picos de cerca de 2.000 metros. Se trazó un recorrido por carreteras que se cortaban al tráfico para convertirlas en lo más parecido a un circuito.

El prestigio de la victoria era muy alto y la prueba estaba en el calendario del Mundial como Le Mans y se entabló una enorme competencia entre marcas como Ferrari, Alfa Romeo, Mercedes-Benz, Maserati o Porsche que desplazaban sus mejores coches y pilotos oficiales cada año. Varzi, Nuvolari, Taruffi, Stirling Moss, Vaccarella, Von Trips o Munari inscribieron su nombre en el palmarés.

Y aunque nació intentando mejorar la seguridad, no dejaba de ser una carrera en la que los mejores coches de competición del momento cruzaban pueblos y circulaba por carreteras convencionales, lo que acabó convirtiendo la carrera en peligrosa por las altas velocidades que se alcanzaban. En 1977 se disputó su última edición competitiva, pero la carrera ya era una leyenda.

Ahora, varios proyectos persiguen musealizar todas las carreteras por las que discurrió. Hubo al menos tres trazados diferentes que, en un proyecto con fondos europeos, se quieren poner en valor para hacerlos más conocidos al potente turismo que arrastra de aficionados a las carreras legendarias. El trazado conserva todavía algunos boxes y reliquias de aquel tiempo como los preciosos carteles en cerámica con estampas de competición o de personajes como Enzo Ferrari. La localidad de Collesano tiene incluso un museo con piezas históricas de una carrera con categoría de mítica.

El trazado conserva todavía algunos boxes y reliquias de aquel tiempo como los preciosos carteles en cerámica con estampas de competición o de personajes como Enzo Ferrari.



COPA FLORIO

El origen de la Targa Florio es la Copa Florio, disputada en 1900 por impulso del empresario palermitano Vincenzo Florio que la ideó como manera de traer turismo a Sicilia aprovechando las carreteras montañosas.

PRIMERA TARGA

Se disputa la primera edición de la Targa Florio. El ganador, Alessandro Cagno, se hizo con la victoria a bordo de un Itala: empleó 9 horas para hacer los 446 kilómetros.

GIRO DE SICILIA

La carrera gana en popularidad y de los diez participantes de la primera edición se pasa rápido a inscripciones muy numerosas. Este año pasa a llamarse Giro de Sicilia y se disputa sobre más de mil kilómetros.

VARIOS CIRCUITOS

La carrera conoció varios recorridos a los que se daban las vueltas necesarias, siempre en carretera abierta. Aunque su versión como giro consistió en vueltas a la isla, los trazados más legendarios discurrían por las resbaladizas y bacheadas carreteras de las Madonías, un parque natural de montaña. Entre sus características, que se atravesaban pueblos.

RALLY HISTÓRICO

La Targa Florio dejó de disputarse en 1977, pero su espíritu ha permanecido vivo con la disputa de un rally de clásicos. Ahora hay un proyecto para musealizar sus carreteras y mantener vivo su recuerdo como atractivo turístico.



**PORSCHE
DESPLAZABA SUS
MEJORES COCHES Y
PILOTOS OFICIALES
CADA AÑO**

GENERAL TIRE Y MATADOR

HISTORIA Y CALIDAD EN
TODOS LOS FRENTES

Las dos marcas del grupo Continental, que distribuye en exclusiva Grupo Andrés, cubren el 95% del mercado con referencias de auto, furgoneta y 4x4, en all season, verano e invierno.



**MATADOR Y GENERAL
TIRE SE 'REPARTEN' EN PASTEL
CON TURISMO Y FURGONETAS
PARA LA PRIMERA Y SUV Y 4X4
PARA LA SEGUNDA.**

El Grabber X3, mejor neumático mud terrain, ganador de comparativas y monta recomendada del nuevo Mercedes-Benz clase G.



S

on dos marcas más que centenarias, líderes en tecnología, una de ellas el mayor especialista mundial en SUV y 4x4, elegida por grandes marcas para los modelos más prestigioso. Otra, menos conocida, está entando con fuerza y tiene detrás todo el saber hacer de un grupo puntero. Se trata de General Tire y Matador respectivamente, marcas del grupo Continental, que distribuye en exclusiva para la península ibérica Grupo Andrés y que pasan a ser una de las grandes opciones del mercado.

Matador y General Tire se 'reparten' en pastel con turismo y furgonetas para la primera y SUV y 4x4 para la segunda. Entre las dos,

681 referencias que cubren el 95% de las medidas del mercado de neumáticos. Ambas ofrecen productos de verano e invierno y las imprescindibles all season.

SON DOS MARCAS MÁS QUE CENTENARIAS, LÍDERES EN TECNOLOGÍA

¿Cómo es su mercado? Matador es una de las marcas más conocidas en el centro y norte de Europa del grupo de Continentals para turismos y furgonetas y se fabrica con los mismos estándares de calidad en Eslovaquia. Es la baza del grupo para el neumático all season, siendo un verdadero especialista en invierno. Tiene nada menos que 413 referencias, un 93% del mercado. Sus principales exponentes son los neumáticos MP 47 Hectorra 3, de verano; el MP 62 All Weather Evo como todo tiempo; y el MP 93 Nordica como neumático especial de

invierno.

Por su parte, General Tire tiene la responsabilidad de cubrir el mercado más pujante del momento, el de los SUV. Marca histórica estadounidense especializada en todo terreno, ha dado el salto al equipo de los vehículos que dominan las ventas de coches: la mitad de las matriculaciones en España y Europa son de este segmento. Para competir, cuenta con un posicionamiento de marca de calidad-precio y el prestigio de marca premium: es equipo de origen de Land Rover y Jeep, mientras está homologado para Mercedes-Benz clase G o BMW X5.

Sus principales exponentes son el Grabber GT Plus, un neumático SUV con la última tecnología de Continental que es monta de origen en el nuevo Defender o en Jeep. Para 4x4, los Grabber AT3 han sido elegidos mejor neumático mixto y son monta recomendada de BMW para su X5 o para el Ford Ranger Raptor. Y el Grabber X3, mejor neumático mud terrain, ganador de comparativas y monta recomendada del nuevo Mercedes-Benz clase G.



MATADOR

LA MARCA MÁS RECONOCIDA
EN EUROPA PARA TURISMOS
DEL GRUPO CONTINENTAL



FUNDADA EN 1905 Y CON MÁS DE 115 AÑOS DE HISTORIA
ES CONSIDERADA UNA MARCA PREMIUM EN EL NORTE DE
EUROPA (SITUADA EN PUCHOV-ESLOVAQUIA).

FABRICADA CON TODOS LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD DEL
GRUPO CONTINENTAL DESDE HACE MÁS DE 15 AÑOS.

ES LA MARCA MAS RECONOCIDA EN EL CENTRO Y NORTE
DE EUROPA DEL GRUPO CONTINENTAL PARA NEUMÁTICOS
DE TURISMO Y FURGONETA EN NÚMERO DE REFERENCIAS Y
PENETRACIÓN DEL MERCADO.

GENERALTIRE

MARCA PREMIUM
EN NEUMÁTICOS SUV Y OFF ROAD
DEL GRUPO CONTINENTAL



MARCA HISTÓRICA NORTEAMERICANA CON MÁS DE 107 AÑOS DE
EXPERIENCIA Y DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA.

FUNDADA EN 1915 HOY EN DÍA ES CONSIDERADA LA MARCA PREMIUM
DEL GRUPO CONTINENTAL EN NEUMÁTICOS SUV Y OFF ROAD.

ACTUALMENTE CUENTA CON EL MAYOR PORTFOLIO DE NEUMÁTICOS
SUV Y OFF ROAD DE TODA EUROPA: 268 REFERENCIAS FRENTE A 154 DE
BFGOODRICH Y 223 DE COOPER.

SIGUIENDO LA TENDENCIA DEL MERCADO, GENERAL TIRE DESDE 2022
SE ENFOCA EXCLUSIVAMENTE EN NEUMÁTICOS SUV Y OFF ROAD:

VÍCTOR LOPEZ

METZELER Y GRUPO ANDRÉS JUNTOS A LA ISLA DE MAN

El líder de distribución de neumáticos apoya a la mayor promesa que tiene el motociclismo español en las míticas 'road races' del Reino Unido, Víctor López, que tiene como objetivo ganar el ManxGP y entrar por la puerta grande en el TT de la Isla de Man

A 200 km/h en carretera abierta, rodeado de muros y sobre una moto. La idea podría parecer una locura, pero es la base de las road races, una auténtica religión en Reino Unido y cada vez más seguidas en España gracias al aura de un lugar legendario: la Isla de Man. Este remoto territorio atrae a miles de motoristas cada año para sus carreras, santogrial de una temporada de carreras en vías abiertas que son coto de los británicos, pero

que pilotos españoles quieren conquistar. El próximo puede ser Víctor López, un joven piloto que ya ha brillado en el ManxGP, la puerta previa a la entrada en el glorioso TT de la Isla de Man, el lugar donde grandes de toda la historia forjaron sus leyendas en la carrera más peligrosa y atrayente del mundo. Víctor persigue entrar en ese Olimpo y lo va a hacer con Neumáticos Andrés y las gomas de Metzeler. Nos cuenta cómo va a ser.



C

Cuándo diste tus primeros pasos en competición?

Mis primeros pasos fueron en motocross, empecé a los cuatro años y en la primera carrera tenía 12 años, con una kx80. Hice varios años el campeonato de Madrid de motocross y empecé a hacer tramos cronometrados y pruebas de Cross country, los tramos largos y rápidos empezaron a gustarme. Creo que a partir de ahí empezaron a crearse las aptitudes de un piloto de carretera, el concepto de viajar a alta velocidad es algo que en el mundillo de la moto no se conoce mucho. Se sabe muchísimo de "circuito corto" pero esto es diferente.

Cuándo decidiste iniciarte en las competiciones en carretera?

Desde pequeño siempre estuvieron las motos muy presentes en casa aunque lo que más conocí fueron las carreteras, no tuve una educación digamos de circuito. Mi padre y los amigos salían como muchos hacían por los 90/00 los domingos y durante mi adolescencia todo lo que oía sobre motos

de carretera era eso, sobre carretera. Yo me seguí dedicando al off Road y después pasé a las motos de circuito pero el tema de la carretera y todas aquellas historietas que oía de chaval permanecían en mi memoria.

En casa había DVD'S del TT y siempre me gustó, siempre me llamó mucho la atención pero lo veía como algo imposible.

Aunque fue en 2014 con 24 años en la salida del senior TT, haciendo una foto a John McGuinness, en aquel momento baje la cámara no le hice la foto porque me quedé pensando... Yo quiero ser ese tío, quiero estar en esa misma salida y correr aquí.

Al año siguiente 2015 hice mi primer año como newcomer en el Manx grand Prix de la Isla de Man.

Qué diferencias hay entre las carreras en circuito y las road races?

Realmente son muchas, sería como comparar el motocross con el Dakar, ambos pilotos van más o menos igual equipados, ambas motos son de "campo" pero lo cierto es que no tienen nada que ver. A mí personalmente las Road races no me llaman mucho la atención, lo que me gusta es el concepto del TT/Manx mucho tiempo encima de la moto, un recorrido largo y volar tu solo contra el crono y el circuito. Igualmente es diferente, hay muchos pilotos de Road races pero no todos corren en la Isla de Man.

El Tourist Trophy y el Manx Gp de la Isla de Man son diferentes, son únicas en todo el mundo, no hay ninguna carrera parecida.

Cuál fue tu primera sensación en la Isla de Man?

Jajajaja la verdad que fue una locura, un choque de realidad. Me había preparado mucho estudiando el



circuito, viendo on boards, utilizando el único juego que había que era de la PS2 aquello si que tuvo mérito, viajando a la isla para dar vueltas en coche.. pero llegó la primera vuelta y no tenía ni idea de dónde estaba en muchos momentos, iba pensando en la curva siguiente y ahí hay que ir pensando mucho más adelante, tienes que ir pensando los sectores que te van viniendo para encontrarte un poco en el circuito. Luego llega un momento que ya tienes tan interiorizado el trazado que sale todo más fluido y ya puedes concentrarte en el pilotaje, la buena línea y en ir rápido.

Lo que si que se me quedó grabado en la cabeza desde la primera vuelta fue, cada vez que salgas tienes que dar el 100x100 y estar muy concentrado en lo que estás haciendo.

MIS PRIMEROS PASOS FUERON EN MOTOCROSS, EMPECÉ A LOS CUATRO AÑOS Y EN LA PRIMERA CARRERA TENÍA DOCE AÑOS

Con qué moto te sientes más a gusto allí?

Todos los años he corrido en dos categorías, supertwin y supersport. Me siento muy bien con ambas motos, este año corro con la Aprilia Rs660 y la Yamaha R6R Xecretia Racing. Dos motos en las que estamos trabajando

mucho para ir con los deberes hechos, poder apretar desde el principio y prepararlas para que aguanten todo el trabajo que se le exige a una moto en un circuito así. Todo va frenado con alambre, todo se aprieta y reajusta todo los días, las cúpulas, radiadores, carenados sufren mucho... es un verdadero reto para los mecánicos hacer una moto para correr en Man.

Qué tienen que tener los neumáticos para adaptarse a estas carreras? Qué destacarías de los neumáticos de Metzeler con los que vas a correr?

Ahí los neumáticos son realmente importantes, las condiciones son muy cambiantes. Pasas por zonas húmedas, asfalto frío, otras zonas soleadas necesitas el mejor agarre y feeling con ellos. Los Metzeler Racetec me gustan mucho, funcionan muy bien desde un principio, aún sin llegar a la temperatura óptima ya tienen un buen agarre, la carcasa permite leer muy bien el asfalto bacheado, con carcasas más rígidas es mucho más complicado poner la moto en su sitio y con condiciones tan cambiantes los Metzeler nos facilitan el trabajo. Sin duda es un buen material con el que contar en tan exigentes condiciones.

En las apuestas vas como posible ganador y además el equipo quiere hacer historia siendo el primer español en ganarla, hay presión?

Hay que plantearse objetivos que uno sepa que pueda cumplir y en este caso así es. Mi objetivo como cualquier competidor es ganar, después de varios años aprendiendo y estando ahí es el momento de atacar. Realmente no siento mu-

OBJETIVO GANAR EL MANXGP Y ENTRAR POR LA PUERTA GRANDE EN EL TT DE LA ISLA DE MAN.



cha presión, quizá más por el equipo y todo el trabajo que hay detrás de muchas personas y mucho dinero para llegar a ello pero por mi parte sé que puedo hacerlo y que puede pasar. Es una carrera muy complicada y hay factores que no puedes controlar del todo, si todo va bien podemos hacerlo. El último año con la Pole en carrera rompió el motor y me tuve que retirar.

Sé que si ganamos, seremos el primer equipo y piloto español que gana una carrera en el mountain course de la isla de Man pero no pienso mucho en ello, ahora mismo pienso en estar tranquilo, seguir entrenando con la moto y trabajar. Estoy ahora mismo en esa fase de meditación en la que te estás preparando mentalmente ante algo importante.

Y una vez que vengas con la estatua del Dios Hermés, cuál será el siguiente reto?

Daría el salto al TT, es la asignatura pendiente, desde 2016 podía haber corrido ahí pero

decidí quedarme en el manx y conseguir ganarlo para dar el salto al TT como un piloto que ya sabe cómo ganar en ese circuito. Seguramente el año que viene haga el TT pero mi dilema es saber en qué categoría. En supertwin este año habría hecho un top 5 pero me gustaría dar el salto a la categoría reina, correr con una SBK aunque también me encantaría poder hacer un Dakar más adelante, me ilusiona y motiva igual que cuando empecé con la idea de correr en la Isla de Man.

Cómo valoras el apoyo de grupo Andrés-Metzeler y que puede suponer para el equipo?

Es un gran apoyo para el equipo Xecretia Road Racing Team y para mí ya que vamos a poder disponer del mejor material de Metzeler para correr ahí, agradecidos y contentos de tener apoyo de una empresa española y poder llevarla a la carrera más antigua y prestigiosa del mundo de las motos.



METZELER RACETEC RR, UNOS NEUMÁTICOS DE 'ROAD RACES'

Las carreras en carretera abierta como las de la Isla de Man requieren de neumáticos muy especiales, y los Racetec RR de Metzeler lo son. Desarrollados específicamente para las exigencias de esta especialidad, combinan agarre y estabilidad en todo tipo de condiciones ya que se trata de carreras en situaciones muy cambiantes.

La receta del compuesto combina una selección de polímeros y resinas de distintos grados de negro humo para maximizar la histéresis - incluso en superficies resbaladizas.

Gracias a la versatilidad de en un amplio rango de asfaltos y temperaturas, ofrece dos compuestos en el neumático delantero teniendo en cuenta las preferencias del piloto en cuanto a mayor estabilidad y precisión al entrar en curva (versión K2) o previsibilidad y sensación de "agarre en el límite" (versión K1).

Para el neumático trasero, la elección de la versión se basa en el coeficiente de fricción la temperatura del asfalto. El bi-compuesto del Racetec RR trasero incorpora una franja central conductora, que soporta el compuesto blando de los hombros y transmite a esta zona el calor generado en las largas rectas, asegurando que el compuesto tenga una temperatura de trabajo en todo momento y pueda agarrar en la siguiente tumbada.

NUEVO EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

PREPARADO PARA TODO

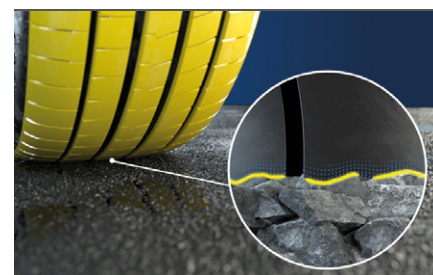
Goodyear ha presentado la nueva generación de su galardonada gama Eagle F1 de neumáticos de ultra altas prestaciones (UHP), el Eagle F1 Asymmetric 6. Con nueva tecnología para mejorar el rendimiento en seco, frenado y maniobrabilidad en mojado, y una gran aptitud para vehículos eléctricos, el Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 está listo para cualquier cosa.

Diseñado para adaptarse a una amplia gama de automóviles, incluidos hatchbacks, compactos deportivos, automóviles familiares, sedanes de lujo y cupés deportivos, el Eagle F1 Asymmetric 6 presenta una serie de innovaciones para superar incluso a su predecesor, el galardonado Eagle F1 Asymmetric 5.

El resultado es un neumático diseñado para dar seguridad a los conductores con sus capacidades de frenado y manejo en mojado y emocionarlos con su excelente rendimiento en seco y sus credenciales deportivas.

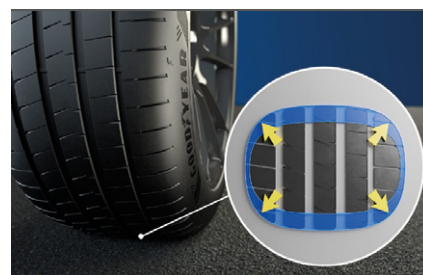


PREPARADO PARA LA PRÓXIMA GENERACIÓN DE VEHÍCULOS



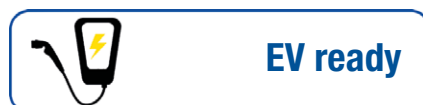
EXCELENTE FRENADA EN MOJADO

El compuesto de la capa con un nuevo e innovador sistema de resina permite que el neumático tenga un mayor micro-contacto con la superficie de la carretera, dando a los conductores un mejor agarre en carreteras mojadas.



SÓLIDO RENDIMIENTO EN SECO

La superficie de contacto del neumático se adapta al estilo de conducción, incrementando su huella cuando sea necesario, dando al conductor un mayor agarre y una mejor reacción a las maniobras extremas.



APTO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

El dibujo de la banda de rodadura permite una reducción de 1 dB en la emisión de ruido externo, mientras que el nuevo compuesto reduce la resistencia a la rodadura para ayudar a aumentar la autonomía eléctrica.

NUEVO

PREPARADO PARA TODO

FRENADA

MANEJO

AGARRE

EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

MÁS PASOS HACIA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

9

TECNOLOGÍAS OBLIGATORIAS EN 2022

LA UE EXIGIRÁ QUE TODOS LOS AUTOMÓVILES NUEVOS LLEVEN DE FÁBRICA SISTEMAS COMO LA FRENADA AUTOMÁTICA DE EMERGENCIA Y LA AYUDA AL GUIADO POR EL CARRIL. INCLUYE EL CONTROL DE LA PRESIÓN DE NEUMÁTICOS UNIVERSAL Y PARA TODOS LOS VEHÍCULOS.

A

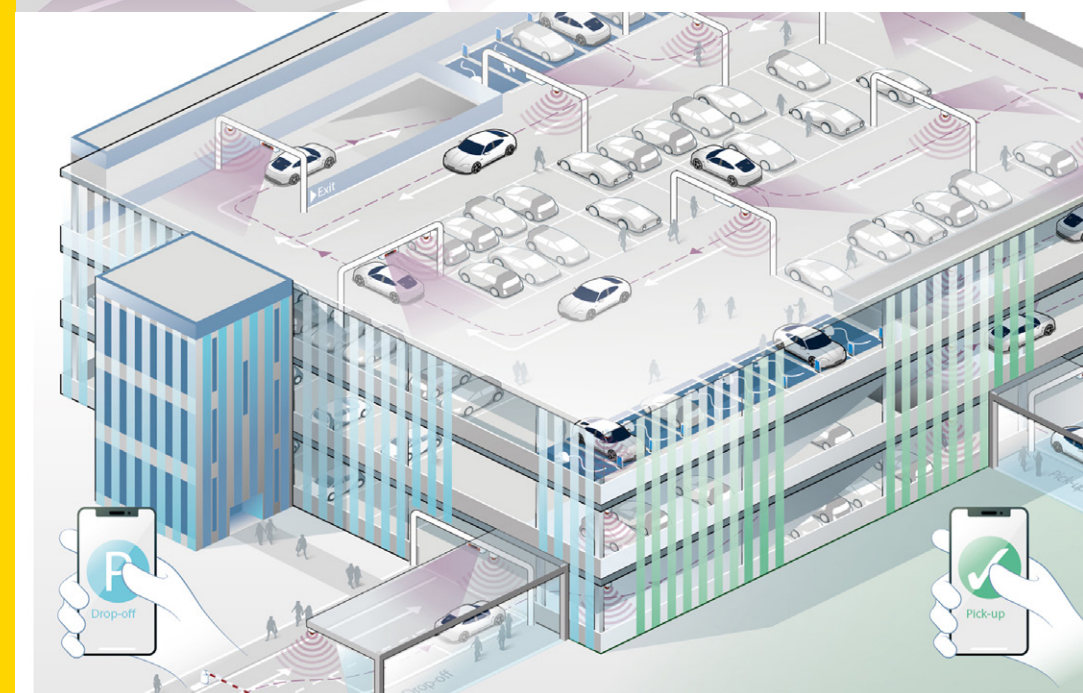
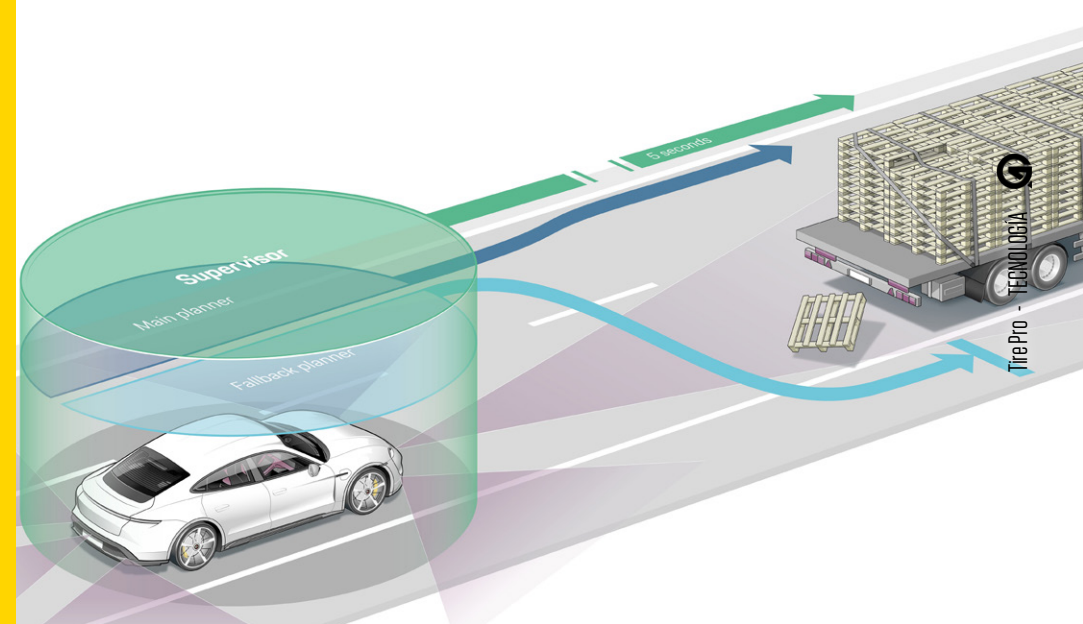
lgunas son tecnologías conocidas que incluso se están aplicando o montan los vehículos más avanzados. Otras son más novedosas y pronto las veremos en la mayoría de los modelos nuevos de coches, motos o furgonetas. Pero juntas, el nuevo paquete obligatorio de ayudas a la conducción da un paso de gigante en seguridad activa y prepara el terreno para la implantación masiva de la conducción asistida, ese futuro de coches que circulan solos y que más allá de 'películas' va a suponer un antes y un después en la conectividad de la circulación.

Actualmente, todos los turismos comercializados en Europa deben incluir doble airbag frontal, frenos ABS, sensor de presión de ruedas y control de estabilidad (ESP de nombre genérico y con distintas denominaciones en cada marca), como elementos de seguridad más destacados. Y

a ellos se sumarán el año que viene otros nueve dispositivos extra que van desde un control de velocidad inteligente, la 'caja negra' que ya usan los aviones, sistemas con capacidad real para evitar que nos salgamos del carril, el alcolock que nos impedirá ponernos al volante bebidos o que podrá frenar por nosotros.

EN 2022 EL CONTROL DE PRESIÓN SERÁ OBLIGATORIO PARA TODOS LOS VEHÍCULOS NUEVOS

En materia de neumáticos, el control de presión será obligatorio para todos los vehículos nuevos. Lo es desde 2014, pero ahora se generaliza y es una medida de importancia. Llevar una presión adecuada en los neumáticos no sólo evita desgastes o un mayor consumo, también nos asegura que tienen el mejor comportamiento posible ante una frenada o un giro brusco. Esto es fundamental para que los nuevos sistemas de ayuda a la conducción funcionen correctamente: un neumático bajo de presión puede arruinar el cálculo de un sistema de frenada de emergencia o de una corrección de trayectoria.



LOS NUEVOS DISPOSITIVOS OBLIGATORIOS

DESDE JULIO DE 2022, TODOS LOS VEHÍCULOS NUEVOS QUE SE PONGAN A LA VENTA EN LA UNIÓN EUROPEA, INCLUIDOS CAMIONES, AUTOBUSES Y FURGONETAS, DEBERÁN CONTAR CON SIETE TECNOLOGÍAS OBLIGATORIAS.

01

Asistente Inteligente de Velocidad (ISA)

Este sistema conecta el control de crucero adaptativo con el de reconocimiento de señales. Si se superan los límites de velocidad establecidos en la vía, el asistente avisa al conductor y adapta la velocidad a la permitida. Se estima que la implantación masiva del ISA, que según la normativa podrá desactivarse, tendría un potencial de reducción de accidentes mortales en carretera del 20%.

02

Registrador de datos de incidencias)

En caso de siniestro, este sistema actúa como una 'caja negra' (con la de los aviones) y recopila la información básica del vehículo para recuperarla y reconstruir el accidente. Podría resultar útil para establecer el causante de un siniestro, y también ayudará a las compañías de seguros.

03

Alerta de somnolencia

Este sistema mide el nivel de fatiga del conductor analizando distintos parámetros de la conducción. En caso de detectar alguna incidencia, activa una alarma acústica, visual o sensorial. También recomienda hacer paradas transcurridas dos horas al volante.

04

Alcolock

Permite instalar un dispositivo de control de alcoholemia que obliga a expirar aire en un etilómetro antes de arrancar. Si el conductor supera los límites marcados, el arranque del vehículo quedará bloqueado. Ya se monta en muchos vehículos, pero ahora será obligatorio.

05

Señal de frenada de emergencia

Al realizar una frenada de emergencia, el sistema activa un parpadeo en las luces de freno para avisar al resto de conductores. Habitualmente está operativo cuando se circula a velocidades superiores a 55 km/h. Se monta ya en coches y motos, pero será equipo de serie obligatorio.

06

Sistema de detección de tráfico trasero

Facilita la maniobra de salida marcha atrás y avisa si hay obstáculos en la trayectoria, como niños, animales u otros vehículos. Advierte al conductor con una indicación visual en la pantalla del cuadro de mandos o en los retrovisores; si éste no reacciona, el dispositivo actúa sobre los frenos para detener el vehículo.

07

Sistema de control de presión de los neumáticos

Este sistema conecta el control de crucero adaptativo con el de reconocimiento de señales. Si se superan los límites de velocidad establecidos en la vía, el asistente avisa al conductor y adapta la velocidad a la permitida. Se estima que la implantación masiva del ISA, que según la normativa podrá desactivarse, tendría un potencial de reducción de accidentes mortales en carretera del 20%.

SOLO PARA TURISMOS Y FURGONETAS

Además de las tecnologías anteriores, los turismos y furgonetas deberán incorporar dos ADAS adicionales a partir del próximo ejercicio, no así los camiones y autobuses.

08

Asistente de mantenimiento de carril

El sistema reconoce las líneas blancas que delimitan el carril por el que se circula y, si se atraviesan sin poner el intermitente, entiende que hay un problema y aplica pequeñas correcciones en el volante

para devolver el vehículo a la trayectoria correcta. Ayuda, como todos los dispositivos anteriores, a evitar despistes y minimizar sus consecuencias, y puede resultar también útil si el conductor sufre un mareo o indisposición momentánea, porque le ayudará a guiar el automóvil y, si mantiene cierta capacidad de reacción, a detenerlo con seguridad. Este sistema debe poder desactivarse.

09

Sistema avanzado de frenado de emergencia

Emplea cámaras, radares y diversos sensores para detectar vehículos y objetos en la trayectoria frontal. Cuando detecta riesgo de colisión reduce automáticamente la velocidad del vehículo. En

función del diferencial de velocidad entre el automóvil y el vehículo u objeto, que haya de frente y también de la calidad del dispositivo instalado, podrá frenarnos evitando el choque o reduciendo la velocidad de impacto y sus consecuencias.



¿QUIERES SER EL PROTAGONISTA DEL PRÓXIMO NÚMERO?

Queremos inmortalizarte y conocer a fondo el sector.

Déjanos tus datos y nos pondremos en contacto contigo para incluirte en la serie 'Radiografía del Taller'.

comunicacion@grupoandres.com

RADIOGRAFÍA DEL TALLER

TirePro continúa con esta serie fotográfica por los talleres de España. Una 'radiografía' del profesional del neumático, que nos permitirá conocer quiénes son, cómo se iniciaron en este mundo y nos acercará a la realidad de nuestro sector.

Nos acompañarán en este viaje los mejores fotógrafos retratistas del país. Arte y motor, de la mano.

Fotografía: PUBLIFYOTO

¿Quién eres?

Jordi Millan Ardit.

¿Cómo llegó al mundo del taller y del neumático?

Negocio familiar.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

El taller lleva abierto 44 años, del 1978 hasta la actualidad.

¿Quién empezó este negocio?

Este negocio lo abrió mi padre D. José Millán Valmaña en abril de 1978, primero en un pequeño taller y en 1981 se sitúa en unas nuevas y mayores Instalaciones donde estamos actualmente.

¿Ha cambiado mucho?

Si ha cambiado mucho ya que actualmente hemos realizado un último cambio de imagen tanto por fuera como dentro del taller.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

Si digo 10.000 diré pocas y si digo 100.000 diré muchas.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Más que marca es la fidelidad y todo el

apoyo recibido de parte de Pirelli

Los clientes qué prefieren ¿duración o agarre?

Duración.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

Más de uno.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Hace 5 minutos.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Aumenta el desgaste de los neumáticos y el consumo de combustible.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Que tenga un buen agarre en mojado.

¿Cuáles son sus hobbies?

Deportes de montaña y música.

¿Le da tiempo a practicarlos?

Si, en domingos.

¿Qué opinas de Neumáticos Andrés el servicio que presta a sus clientes, los talleres profesionales?

Es el equilibrio del servicio y precio.

DATOS DEL TALLER



Pneumàtics Millán, S.L.

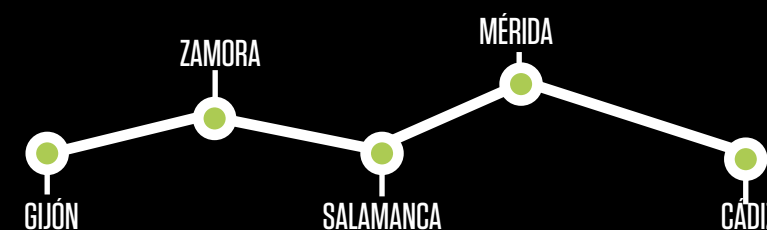
Av. Goles de Lebre nº77
43580 Deltebre, Tarragona
Telf. 977480788
Mail. pneusmillans@yahoo.es

RUTA EN BICI EL RETO SOLIDARIO

GRUPO ANDRÉS ACOMPAÑÓ A 5 CICLISTAS SALMANTINOS EN SU RETO SOLIDARIO

Para recaudar fondos en favor de Aerscyl, la Asociación de Enfermedades Raras de Castilla y León. Ángel, Emilio, Miguel Ángel, Santiago y José Antonio recorrieron 1.100 kilómetros, desde Gijón hasta Cádiz, pasando por Zamora, Salamanca y Mérida. Estos valientes y solidarios deportistas, con gran esfuerzo físico y mental, pedalearon unas 15 horas diarias; apoyados por Tito, que coordinaba la marcha y daba soporte a sus amigos desde una furgoneta. La primera etapa se realizó entre Gijón y Zamora. La segunda pasó por Salamanca y fue hasta la localidad extremeña de Mérida. Y la última completó el reto, hasta Cádiz. Una magnífica acción solidaria, con la que este grupo de amigos apasionados de ciclismo dio visibilidad y apoyo económico a la asociación Aerscyl.

RECORRIDO SOLIDARIO:



DÍA 1 GIJÓN - ZAMORA

Iniciamos la ruta de los tres días. Con el apoyo de nuestros seres queridos así como del Grupo Andrés, la ilusión y las fuerzas se desbordan. ¡¡Vamos a por ello!!



PROVINCIA DE LEÓN

A buen ritmo, por la provincia de León, cerca de La Robla. Carretera espectacular para pedalear por ella gracias a sus paisajes.



DÍA 2 ZAMORA - MÉRIDA

Después de superada la primera piedra importante del camino, el ascenso al "Pajares", compartiendo rampas y viento con el tráfico pesado para tratar de asaltar la Meseta. Muchos pensaban que no llegaríamos a conseguirlo.



SALAMANCA

El paso por Salamanca fue la gasolina que necesitábamos para continuar. Ver a nuestras gentes, nuestras calles, sirvió para olvidar los duros kilómetros pasados y no pensar en lo que faltaba por llegar.



DÍA 3 MÉRIDA - CÁDIZ

La salida del tercer y último día del reto. Desde la emblemática Escuela de Tráfico de la Guardia Civil. Se notaba el cansancio acumulado aunque las ganas de "cumplir" nuestra promesa a los chicos y chicas de AERSCYL, superaban cualquier conato de "marcha atrás". Aún nos faltaban más de 300kms. y, por desgracia, alguna sorpresa muy importante por el camino.



Y DE VUELTA...

En nuestra tierra, Salamanca, nos esperaban todos los que nos ayudaron con su esfuerzo, tiempo y cariño.

ESTA ES LA AUTÉNTICA FOTO DE ¡EQUIPO!

Más de 100 ONGs, causas sociales y actividades deportivas han optado al Fondo Social 2022 de Grupo Andrés, dotado este año con 100.000 euros. Más de la mitad de las peticiones que llegaron a través de la página web de la compañía se han resuelto favorablemente.

Así, el Fondo Social se distribuirá entre más de medio centenar de solicitantes, la mayoría de los cuales son clubs deportivos y entidades sin ánimo de lucro del ámbito social y de la salud. Los beneficiarios ya están comenzado a recibir las ayudas, que van desde los 100 y 10.000 euros, en ayudas económicas o en equipaciones en el caso de algunos deportistas.

EL FONDO SOCIAL 2022 DE GRUPO ANDRÉS RECIBE MÁS DE **100** **SOLICITUDES** DE CAUSAS SOCIALES Y ENTIDADES DEPORTIVAS

El proceso de selección y gestión de las solicitudes "ha sido muy difícil porque realmente nos gustaría ayudar a todas ellas, pero eso no es posible", explica el presidente de Grupo Andrés, Eustaquio Andrés. "Normalmente colaboramos con numerosas organizaciones sociales y deportivas, y con el Fondo Social queremos organizarlo cada vez mejor para llegar al mayor número de causas posibles", añade. Con la creación del Fondo Social, cuyo plazo de solicitud se cerró el pasado 31 de mayo, la compañía quiere conciliar todas sus acciones de apoyo social a entidades de su entorno y de patrocinios a clubs, deportistas y eventos de Salamanca, capital y provincia.



GRUPO ANDRÉS COLABORA DE FORMA HABITUAL CON NUMEROSAS ORGANIZACIONES SOCIALES Y DEPORTIVAS

Y con la puesta en marcha de este Fondo Social "el objetivo es poder coordinar con más diligencia las muchas solicitudes que recibimos, para así contribuir al mayor número de causas posibles, procurando la rotación en cada ejercicio, de manera que las ayudas lleguen a más personas", explica su presidente, Eustaquio Andrés.

En el ámbito social, la empresa líder en distribución de neumáticos de la Península Ibérica ha contribuido hasta la fecha con la labor que realizan entidades como Pyfano, Cruz Roja, Unicef o Asociación Española contra el Cáncer, o en acciones vinculadas a la Pandemia por Covid 19, entre otras campañas solidarias puntuales.

En cuanto a la promoción de actividades deportivas, Grupo Andrés lleva años acompañando a deportistas como el piloto Lorenzo Santolino, el joven motorista Sergio Verdugo, los atletas del Club Triatlón Charro, y también ha colaborado en torneos de baloncesto o golf, carreras ciclistas, eventos del escalada, rallys de motos y de coches.

LORENZO SANTOLINO ASISTE A LA CONVENCION DE LA RED COMERCIAL DE GRUPO ANDRÉS NEUMÁTICOS

La convención de la Red Comercial de Grupo Andrés Neumáticos, que se ha celebrado en el campo de golf de La Valmuza en Salamanca para fijar objetivos y analizar la actual situación del sector, contó con la visita de su embajador de marca Lorenzo Santolino. El piloto salmantino cuenta con el patrocinio de Grupo Andrés desde hace ya 4 años y desde entonces se ha mantenido muy vinculado a la marca, acompañando y motivando con su espíritu de lucha, trabajo y esfuerzo continuo.

A la reunión del equipo comercial de Grupo Andrés asistieron medio centenar de profesionales de la distribución nacional e internacional de neumáticos, procedentes de distintos puntos de la Península Ibérica, donde Neumáticos Andrés es líder de distribución. La compañía cuenta con almacenes en Salamanca, Madrid, Barcelona y Sevilla y 13 plataformas 'cross docking' ubicadas en distintos puntos de la Península. El stock de Grupo Andrés supera actualmente los 700.000 neumáticos, de todas las gamas de vehículos y segmentos; su capacidad de reparto alcanza a talleres profesionales de más de 30 países. Anualmente, distribuye 3 millones de neumáticos de más de 70 marcas.



Asistentes a la convención de la Red Comercial de Grupo Andrés Neumático

Clásicos

MG A 1600 ROADSTER BRITANICO

UN PEQUEÑO DEPORTIVO ARQUETÍPICO QUE TRIUNFÓ EN EEUU

Cuando se habla de deportivos británicos, siempre se nos vienen a la cabeza los nombres del Jaguar E, los Aston Martin, Austin Heley... pero antes, a mediados de los años '50, fue el MG A el modelo que abrió el camino de lo que tendrían que ser los roadster arquetípicos de la industria británica, coches de gran belleza y deportividad.

MOTOR

4 cilindros, 1.588 cc.

CAMBIO

Manual, 4 velocidades.

POTENCIA

80 CV a 5.600 rpm.

PESO

902 kg.

MEDIDAS (largo/ancho/alto)

3,92/1,47/1,27 m.

FRENOS

Discos macizos (del).
Tambor (det).

SUSPENSION

Doble triángulo superpuesto, muelles helicoidales y barra estabilizadora (del).
Eje rígido con ballestas (det).

PRESTACIONES

163 km/h, 13,7 segundos 0-100.

COTIZACIÓN

30.000-55.000 euros.

Patrocinada Por:

REDESTEIN
TYRES



SPRINT *Classic*



VENTAJAS

Gran seguridad en carreteras tanto secas como mojadas.

Distancia de frenado corta.

Apto para velocidades de hasta 270 km/h.

CARACTERÍSTICAS

Aspecto clásico combinado con una tecnología moderna.

Compuesto de la banda de rodadura sofisticado y moderno.

Índices de velocidad H, S, V y W.

*Estos neumáticos están disponibles en el catálogo de productos de Grupo Andrés.



Diseñado para hacer más kilómetros.

Con la durabilidad de la tecnología alemana.

Nuevo UltraContact.

- Benefíciate de un mayor kilometraje gracias al nuevo compuesto YellowChili de Continental.
- Aprovechate de una excelente robustez gracias a nuestra carcasa ultra blindada.
- Disfruta de un excelente rendimiento de agarre en mojado y un mínimo nivel de ruido.

GERMAN
TECHNOLOGY

